

TMS

Budgets transports qui s'envolent, contraintes réglementaires accrues, exigences clients croissantes : tout milite en faveur d'une meilleure gestion du transport. Pourtant, tant côté chargeurs que transitaires ou transporteurs, la fonction transport, bien que de plus en plus complexe à gérer, est largement sous-équipée en termes de systèmes d'information. Des solutions existent, mais encore faut-il savoir à qui s'adresser et comment s'y prendre. L'objet de ce dossier est de dresser un panorama aussi clair que possible des solutions logicielles disponibles sur le marché en explicitant ce que vous pouvez en attendre et de vous aider dans votre démarche de pré-sélection.

Chronique d'un décollage annoncé

52

Difficile d'y voir clair quand déjà les violons ne s'accordent pas sur la définition de ce qu'est un TMS. Pour faire simple, deux grandes écoles se côtoient. Ceux qui ont une vision globale désignent par Transportation Management System tout logiciel qui a trait à « la » fonction de transport au sens large. Ce qui permet de faire de beaux schémas synthétiques où la complexité du monde du transport se résume à un simple acronyme de trois lettres. Tandis que ceux qui sont de la partie considèrent plutôt que le TMS est un outil de gestion du

transport qui regroupe grosso modo quatre grandes fonctions : la planification opérationnelle du transport (affectation ordre/chauffeur/véhicule), son exécution, la traçabilité assortie de la gestion des aléas, ainsi que l'analyse des performances. Entre ces deux visions, bien sûr, les guerres de religion vont bon train, si bien que la première chose à faire, quoi qu'il arrive lorsque l'on parle de TMS, est de s'entendre sur ce que l'on met derrière ce terme.

Un certain flou artistique

Pourquoi un tel flou ? Pour Greg Aimi, Supply Chain Research Director chez AMR Research, la

complexité du marché tient à la grande variété des problématiques transport. En effet, il faut concilier diverses réalités physiques du transport comme les modes (maritime, fluvial, aérien, routier, ferroviaire, intermodal), les véhicules (wagons, barges, bennes...), les types (vrac, liquide, colis, palettes...), les conditions (température dirigée, livraison directe, urgente, groupage...), etc. De même, les organisations peuvent être centralisées ou non, les moyens peuvent être loués ou possédés en propre, les flux amont et aval peuvent être distingués... Bref il existe autant de problématiques que de possibilités de croisement de ces critères, ce qui



Jean-Jacques Lefèvre, PDG de Microtrans

induit que, pour y répondre, les logiciels du marché doivent être soit très ciblés, soit hautement paramétrables. D'où un marché très fragmenté avec des offres très vastes (ERP, solutions de SCE et dédiées américaines) ou au contraire très pointues (multitude de solutions françaises et européennes, conçues au départ pour un client puis étendues).

Pour Jean-Jacques Lefèvre, PDG et fondateur de Microtrans, certains éditeurs contribuent eux-mêmes à entretenir le flou sur leur offre logicielle en matière de transport, afin de maintenir les clients captifs. « Des éditeurs d'ERP ou de WMS promettent qu'ils auront une solution d'enfer sous un certain délai pour tenir leurs clients, ce qui verrouille le marché et empêche des solutions claires et maîtrisées d'entrer », déplore-t-il.

De notre côté, nous avons pu constater que certains éditeurs ont préféré ne pas répondre à notre questionnaire parce que leurs solutions existant aux Etats-Unis n'ont pas encore été localisées pour la France (ex : TMS de Manhattan Associates annoncé en France pour 2007, 3M Supply Chain Advantage/ Highjump, Nistevo de Sterling Commerce). De même, certains éditeurs d'ERP disposent de fonctionnalités transport mais ne

revendiquent pas de savoir faire particulier dans le domaine des TMS (ex : IBS, Lawson-Intentia). Ils ne cherchent donc pas à communiquer sur ce thème trop pointu. Enfin, d'autres tels Microsoft nouent des partenariats (Manhattan Associates, Acteos) au cas où leurs clients voudraient des fonctions plus évoluées que celles incluses nativement dans leurs ERP, ce qui pour le moment, se fait plutôt rare.

Un taux d'équipement très faible

Cette difficulté à visualiser clairement les offres du marché ne facilite évidemment pas leur adoption. Une récente étude menée par DDS et l'ISLI de Bordeaux auprès de 80 logisticiens (pour 2.000 consultés) révèle un taux d'équipement inférieur à 15 %. En effet, le téléphone (71,6 %) et l'e-mail (61,3 %) restent les moyens les plus utilisés pour passer les ordres de transport, loin devant les TMS (8,1 %). De même les tableurs (69,4 %) et les ERP généralistes (45,2 %) devancent largement les TMS (12,9 %) dans le suivi des coûts de transport. Enfin, le téléphone (64,5 %) et les sites Web des transporteurs (62,9 %) sont les moyens les plus utilisés pour tracer les expéditions (contre 6,5 % pour les TMS).

« D'après les cabinets anglo-saxons comme l'AMR, le taux d'adoption des TMS aux Etats-Unis n'est que de 25 % », ajoute Jérôme Bour, PDG de DDS. La marge de progression est donc énorme !

Des freins culturels

« Contrairement aux WMS qui s'implantent beaucoup mieux, les TMS sont un peu à usage confidentiel, confirme Jean-Yves Ruiz, en charge de l'Industrie & des Services chez Orga Consultant. Ils se placent sur le tactique plutôt que sur l'opérationnel.



Jean-Yves Ruiz, en charge de l'Industrie et des Services chez Orga Consultant.

Or, le transport est très axé sur le quotidien : le tracking/tracing, le routing, etc. Et la tradition est plutôt de résoudre les problèmes terrain par oral. » De même, si Stéphane Riquier, Senior Manager Orga Consultant reconnaît l'utilité des TMS pour répertorier les bonnes données, il considère que les gains apportés sont encore peu prouvés.

Jean-Jacques Lefèvre note quant à lui



que les responsables transport ont souvent du mal à se faire entendre des directions générales. Dans certains secteurs comme la pharmacie par exemple, le ratio coût de transport/chiffre d'affaires est si faible (0,5 %) qu'il est quasiment impossible de dégager le moindre budget pour améliorer la gestion du transport, les priorités étant ailleurs. De plus, il déplore la volonté des directeurs informatiques de limiter le nombre de fournisseurs. Cela tend en effet à freiner l'implantation de solutions dédiées



Jérôme Bour, PDG de DDS

(un éditeur et une solution de plus à gérer), au profit d'offres plus complètes et déjà partiellement installées, comme celles de Supply Chain Execution (WMS d'Acteos, Manhattan, Red Prairie) ou des ERP (Comptabilité, gestion commerciale, GPAO d'Oracle, Sage, SAP, SSA...). « Nous pouvons jouer un rôle de catalyseur en aidant le marché à se structurer; se défend Alain Falck, Directeur de la division métiers de Sage C2G, qui ajoute : Nous apportons la sécurité d'un grand groupe à des sociétés qui recherchent de plus en plus des solutions pérennes. »

Un frémissement depuis août 2005

Mais si les freins sont réels, le contexte est aussi plus propice. D'une part, comme le montre l'étude DDS/ISLI, 45 % des entreprises ne sont pas satisfaites de leur gestion actuelle, notamment en matière de traçabilité et de rapprochement des factures. Néanmoins, elles sont aussi 56,5 % à ne pas envisager de projet TMS à terme. « Nous pensons qu'il va y avoir un basculement d'ici 5 ans avec le Papy Boom, prévoit Jérôme Bour, et l'arrivée à des fonctions de direction de Bac+5 sortant d'écoles de type ISLI ».

D'autre part, la prise de conscience des Directions générales qu'il va fal-

loir agir progresse. « Nous notons un frémissement depuis août 2005, remarque le fondateur de Microtrans, car les gens ont pris conscience que le prix du baril continuerait dorénavant à monter. Les coûts vont devenir insupportables si on ne réagit pas. La taxe sur le gasoil par exemple a pris 7 % d'augmentation, et les projections parlent de + 10 à + 20 %. » Du coup, « les DG se penchent sur le problème et les gens du transport commencent à être entendus. »

Par ailleurs, les solutions informatiques ont gagné en performance. « Les TMS ont considérablement évolué en 20 ans en termes de puissance machine, d'interactivité avec la cartographie et d'ergonomie de par l'interface graphique, observe ce spécialiste. Nous avons à présent la capacité de mettre de l'intelligence dans nos logiciels. »

Il restera quand même à transposer le savoir faire humain en intelligence logicielle. « Il faut dédier une personne qui ait une bonne expérience et un bon niveau (capacité à se structurer; à décider) pour paramétrer l'outil qui est puissant, prévient Vincent Dessale, Directeur logistique Europe de Nexans qui a choisi de déployer Pro Shipper Distribution de DDS sur l'Europe. Ensuite, c'est plus facile pour l'utilisation quotidienne. »

Les gains à attendre des TMS

Autre facteur propre à débloquer des budgets : les gains escomptés. « Le pay back se fait à trois niveaux, résume Jérôme Bour, les frais de structure, les coûts directs d'achat de prestations transport et la qualité de service. » En effet, il estime que l'optimisation du remplissage obtenue par le groupage automatisé des commandes en expéditions, la sélection automatique du meilleur transporteur en termes de coût, qualité, délai, quota et la simulation des achats, réduit de 3 à 10 % le budget transport route ou mer. De plus, il pense que l'on peut gagner entre 10 et 20 minutes par homme et par dossier



Vincent Dessale, Directeur logistique Europe de Nexans

en évitant les ressaisies dans des systèmes hétérogènes non interconnectés. De même, la centralisation de l'information ferait économiser 5 à 15 minutes par homme et par dossier lors des recherches. En outre, le contrôle plus facile des factures (préfacturation détaillée, rapprochement automatique attendu/réel, gestion informatisée des bons à payer et des avoirs, intégration automatique dans le système comptable) diminuerait les 3 à 5 % de risques d'erreurs sur les budgets achat transport en cas d'absence de contrôle ou de 1 à 3 % en cas de contrôles par sondage. Sans oublier les aspects qualité de service, améliorée par une meilleure visibilité sur l'activité : tracing des commandes et des expéditions, suivi des événements et des alertes, suivi de la qualité de chaque intervenant et reporting détaillé.

« Dans le cadre de notre programme transport, lancé en 2003, visant à améliorer la qualité, les processus et le ratio coût/C.A., nous avons réduit le nombre de nos transporteurs de 250 à 100, baissé les coûts de 10 % sur 2 ans et amélioré notre qualité de service de 5 points, notamment par l'implantation de P.S.D. de DDS », confirme Vincent Dessale. 10 % de 120 millions, soit 12 millions... et il prévoit de gagner encore 5 % cette année : de quoi faire réfléchir, non ?

Cathy Polge

Offre progicielle

Grand angle

Comme nous le disions en préambule, selon que l'on considère le monde du transport vu de l'extérieur, ou vu de l'intérieur, la définition du TMS varie. Comme nous nous garderons bien de trancher, nous vous proposons deux visions. « Grand angle » envisage le transport au sens large et recense les principales familles de logiciels existantes, en explicitant leur mission et les principaux acteurs. « Zoom » propose un état de l'art du marché des TMS au sens plus strict du terme, réalisé à partir des questionnaires que nous avons envoyés à plus d'une trentaine d'éditeurs.

Sans prétendre à l'exhaustivité, on peut définir une dizaine de grandes familles de logiciels qui, chacune dans leur catégorie, contribuent à gérer et optimiser des fonctions ayant trait au transport.

1. SIMULATION DE RESEAU

<i>Mission</i>	Concevoir et optimiser un réseau logistique par des simulations
<i>Fonctions</i>	Ces logiciels permettent de faire des simulations de flux à un niveau macroscopique pour décider de la localisation des sites de production, des centres de distribution centraux et régionaux. Ils permettent de comparer divers scénarios.
<i>Horizon décisionnel</i>	STRATEGIQUE – 1 à 5 ans
<i>Maille de temps</i>	Annuelle
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none">◆ Four Soft◆ I2 Technologies (Supply Chain Strategist)◆ Llamasoft◆ Manugistics (JDA Software)◆ Radical◆ SAP APO (Network Design)◆ SSA Global (CAPS Logistics)◆ Transept (Solveur)...

2. ACHAT TRANSPORT

<i>Mission</i>	Sélectionner le meilleur panel de transporteurs
<i>Fonctions</i>	Faciliter le lancement d'un grand nombre d'appels d'offre et leur dépouillement selon de multiples critères pour déterminer un pool de transporteurs optimal (délai, coût, qualité...).
<i>Horizon décisionnel</i>	STRATEGIQUE – 1 à 5 ans
<i>Maille de temps</i>	Annuelle
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ DDS ◆ Freight Traders ◆ VerticalNet ◆ WeSupply...

3. PLANIFICATION TACTIQUE

<i>Mission</i>	Produire des plans de transport « grosse maille »
<i>Fonctions</i>	Déclinaison des budgets en plans de transports pour dimensionner les capacités (sites, véhicules, hommes...) en fonction des charges prévisionnelles de transport
<i>Horizon décisionnel</i>	TACTIQUE – 3 à 24 mois
<i>Maille de temps</i>	Trimestre - Année
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Acteos ◆ Geoconcept ◆ Gols Solution ◆ I2 Technologies (Transportation Modeler) ◆ Infolog Solution ◆ Innetis (Obbisoft) ◆ Item Informatique ◆ Microtrans ◆ Manugistics (JDA Software) ◆ Oracle ◆ Ortec ◆ RedPrairie ◆ Routing International ◆ SAP APO ◆ Sextant Informatique ◆ Transept (Solveur)

4. PLANIFICATION OPERATIONNELLE

<i>Mission</i>	Affiner le plan tactique pour le rendre réalisable
<i>Fonction</i>	Prévoir plus finement les besoins en ressources
<i>Horizon décisionnel</i>	OPERATIONNEL
<i>Maille de temps</i>	Jour
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">◆ Acteos <li style="width: 50%;">◆ Microtrans <li style="width: 50%;">◆ Agrostar <li style="width: 50%;">◆ Optilogistic <li style="width: 50%;">◆ DDS <li style="width: 50%;">◆ Ortec <li style="width: 50%;">◆ Elit <li style="width: 50%;">◆ Red Prairie <li style="width: 50%;">◆ Four Soft <li style="width: 50%;">◆ Routing International <li style="width: 50%;">◆ Geoconcept <li style="width: 50%;">◆ SAP <li style="width: 50%;">◆ GFI Informatique <li style="width: 50%;">◆ Sage C2G <li style="width: 50%;">◆ Gols Solutions <li style="width: 50%;">◆ Sextant Informatique <li style="width: 50%;">◆ I2 Technologies <li style="width: 50%;">◆ SSA Global <li style="width: 50%;">◆ IER <li style="width: 50%;">◆ Transept (Dispatch) <li style="width: 50%;">◆ Influx <li style="width: 50%;">◆ Infolog Solutions <li style="width: 50%;">◆ Innetis <li style="width: 50%;">◆ Item Informatique <li style="width: 50%;">◆ Manugistics (JDA Software)

5. OPTIMISATION DE TOURNEES

<i>Mission</i>	Minimiser les kilomètres parcourus
<i>Fonction</i>	Sur la base de commandes réelles, calculer chaque jour un ordre de passage tenant compte des contraintes des points visités (ouverture, rendez-vous, contrainte chargement/déchargement...), des délais à respecter et des contraintes de transport (type de véhicules) tout en minimisant les kilomètres parcourus. Le cas échéant, simuler l'ajout d'un point de passage pour voir les conséquences (décalages horaires de passage, heure de retour chauffeur, surcoût...).
<i>Horizon décisionnel</i>	OPERATIONNEL
<i>Maille de temps</i>	Jour
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">◆ Acteos <li style="width: 50%;">◆ Optilogistic <li style="width: 50%;">◆ Agrostar <li style="width: 50%;">◆ Oracle <li style="width: 50%;">◆ DDS Logistics <li style="width: 50%;">◆ Ortec <li style="width: 50%;">◆ Descartes <li style="width: 50%;">◆ Paragon Software <li style="width: 50%;">◆ Four Soft <li style="width: 50%;">◆ PTV Loxane <li style="width: 50%;">◆ Geoconcept <li style="width: 50%;">◆ RedPrairie <li style="width: 50%;">◆ GFI Informatique <li style="width: 50%;">◆ Routing International <li style="width: 50%;">◆ Gols (distribution) <li style="width: 50%;">◆ SAP <li style="width: 50%;">◆ ICIA <li style="width: 50%;">◆ Sage C2G <li style="width: 50%;">◆ I2 Technologies <li style="width: 50%;">◆ Sextant Informatique <li style="width: 50%;">◆ IER <li style="width: 50%;">◆ SSA Global <li style="width: 50%;">◆ Influx <li style="width: 50%;">◆ Transept ... <li style="width: 50%;">◆ Item Informatique <li style="width: 50%;">◆ Microstrans

6. OPTIMISATION DE CHARGEMENT

<i>Mission</i>	Minimiser le volume occupé
<i>Fonction</i>	Sur la base de commandes réelles, optimiser le rangement d'objets (produits, colis, palettes...) pour en mettre un maximum dans un volume donné ou pour un nombre d'objets déterminé, calculer le nombre minimum de contenants (containers, véhicules...) et ce en tenant compte de contraintes (écrasement, température, incompatibilités produits...).
<i>Horizon décisionnel</i>	OPERATIONNEL
<i>Maille de temps</i>	Jour
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Acteos (module externe) ◆ Agrostar ◆ A-Sis ◆ DDS ◆ Geoconcept ◆ Gols Solution ◆ ICIA ◆ I2 Technologies ◆ Influx ◆ Infolog Solutions ◆ Item Informatique ◆ Manugistics (JDA Software) ◆ Microtrans ◆ Optilogistic ◆ Oracle ◆ Ortec ◆ RedPrairie ◆ Routing International ◆ Sage C2G ◆ SAP (intégration Logiplan) ◆ Sextant Informatique ◆ SSA Global ...

7. SUIVI DE FLOTTE (Informatique embarquée)

<i>Mission</i>	Localiser des contenants mobiles et les suivre à chaque étape de leur progression
<i>Fonction</i>	Via du matériel embarqué (GPS, capteurs, chronotachigraphe...) dans des contenants mobiles, collecter des informations sur la réalisation de la prestation transport.
<i>Horizon décisionnel</i>	EXECUTION
<i>Maille de temps</i>	Temps réel - Heure
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Acteos (Logeye) ◆ DDS ◆ Elit ◆ Four Soft (partenariat Qualcomm) ◆ Geoconcept (partenariat Rayonnance, Praxedo, HHP) ◆ GFI Informatique (partenariat GIT, Qualcomm, Transics) ◆ Gols ◆ I2 Technologies ◆ IER ◆ Infflux ◆ Infolog ◆ Innetis ◆ Item Informatique (propre solution embarquée) ◆ Manugistics (JDA Software) ◆ Oracle ◆ Ortec ◆ Redprairie ◆ Routing International (partenariat Masternaut, SituAction...) ◆ Sage C2G (partenariat avec Elocom, Qualcomm, Transics) ◆ SAP ◆ Sextant Informatique (plate-forme intégrée développée avec Elo System, Qualcomm, Transics) ◆ Transept (Module Pilot, partenariat avec Masternaut, solution développée à partir du boîtier Mobil Device) ◆ Novacom Services ...

8. GESTION DES DONNEES DOUANES (Commerce International)

<i>Mission</i>	Garantir le respect de la réglementation douanière
<i>Fonction</i>	Mise à jour des réglementations douanières et des accords d'échanges entre pays à intégrer comme contraintes dans la gestion documentaire, les déclarations, les incompatibilités produits/ pays...
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Conex ◆ Cosmos Consultant ◆ EasyLog ◆ Tradebeam...

9. GESTION DES DONNEES SOCIALES (Chronotachygraphe)

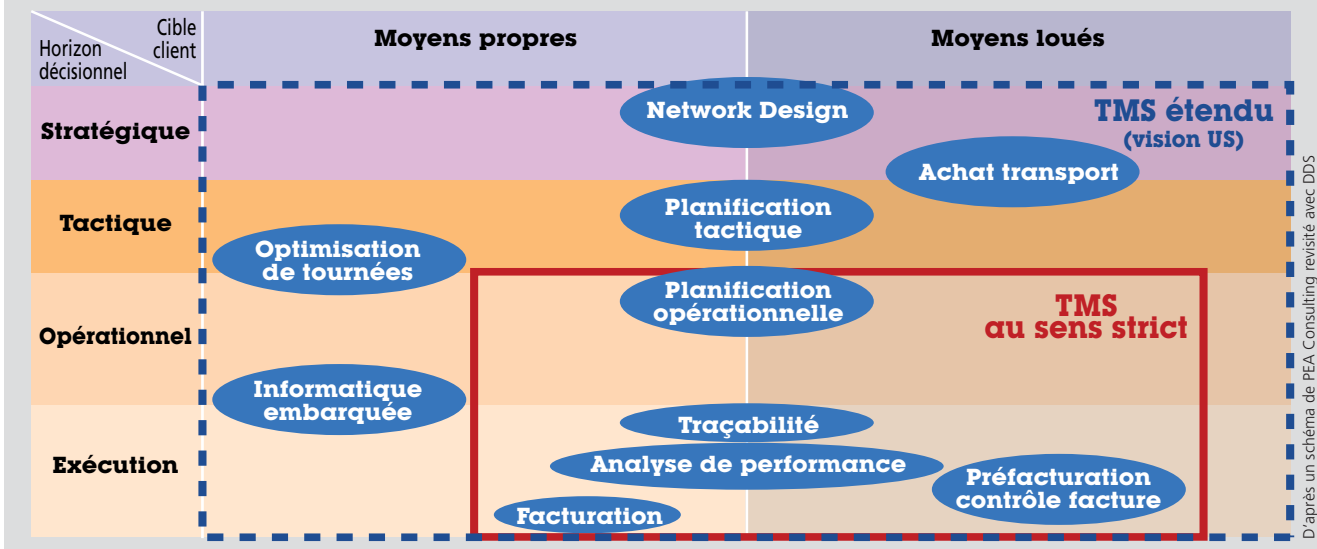
<i>Mission</i>	Garantir le respect des réglementations sociales
<i>Fonction</i>	Suivre les temps de conduite, de repos...
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Elit ◆ Micropross ◆ OMP Transport ◆ Strada ◆ Timedisc ...

10. BOURSES DE FRET

<i>Mission</i>	Visualiser les offres transport
<i>Fonction</i>	Mettre en relation acheteurs et offreurs en matière d'affrètement
<i>Principaux acteurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Nolis ◆ Teleroute ◆ Timocom ...

On peut encore définir d'autres familles de logiciels périphériques comme ceux de maintenance de parc ou encore des spécialistes qui fournissent des briques : moteurs d'optimisation (Inovia, Ilog...), de la cartographie (Tele Atlas...). Car au monde du logiciel s'associe celui du développement spécifique, encore largement répandu chez les transporteurs...

Principales fonction couvertes par les logiciels de gestion et d'optimisation de transport : TMS



Zoom

Nous allons à présent nous focaliser sur les offres TMS, sachant que le panel de réponses intègre quelques optimiseurs de tournées (certains ayant souhaité répondre et d'autres ayant préféré ne pas le faire, considérant ne pas être un TMS au sens strict).

Nous avons donc interrogé un panel d'une trentaine d'éditeurs. *N'ont pas souhaité répondre :*

- ◆ Aldata qui n'a pas d'offre propre mais propose celle d'Optilogistic
- ◆ 3M, Manhattan Associates, Sterling Commerce car pas prêts pour le moment (solution non localisée, manque de ressources),
- ◆ IBS et Microsoft qui ne souhaitent pas mettre en avant ces fonctions de leur solution.

Les questions portent principalement sur :

- ◆ l'entreprise (nationalité, ancienneté, taille, stratégie de développement)
- ◆ la solution : couverture fonctionnelle sur les niveaux stratégique, tactique, opérationnel et exécution
- ◆ les aspects techniques (plate-forme, communication)
- ◆ la démarche projet (coût solution, projet, ROI)

Les réponses sont obtenues sur un mode déclaratif des éditeurs, qui selon leur profil (commercial ou technicien) sont plus ou moins fidèles à la réalité !

Evolution majeure du marché

- ◆ Entrée des WMS sur ce secteur : arrivée récente d'Acteos, Agrostar, A-Sis, Four Soft, Infflux, Infolog, Manhattan Associates (en 2007 en France) et de Redprairie sur le TMS (sans oublier 3M qui dispose d'une solution aux USA). Les chaînes logistiques étant de plus en plus pilotées par la demande, le transport est le prolongement naturel de l'entrepôt et pour mieux synchroniser les expéditions et préparations, coupler les deux solutions semble pertinent.
- ◆ Arrivée des solutions américaines : G-Log racheté par Oracle et Redprairie et à terme, Manhattan Associates et 3M
- ◆ Passage en mode ASP pour faciliter l'accès aux petites sociétés ou à celles qui sont composées d'un grand nombre de petites unités. Trois avantages principaux : des coûts de location (donc variables plutôt qu'un investissement), plus de souplesse (arrêt) et un déploiement plus facile.

Principaux critères de segmentation de l'offre

- ◆ Cible client : orienté transporteurs (avec des moyens propres à rentabiliser) ou chargeur/commissionnaire (cherchant à optimiser le choix des partenaires et les coûts)
- ◆ Mono ou Multimodal
- ◆ Se plaçant sur un niveau de décision stratégique, tactique, opérationnel ou d'exécution
- ◆ Coûts licence et projet

TMS	Cible			Multimodalité	Niveau décisionnel				Coût moyen d'un projet
	Char.	Trsp.	Com.		Strat.	Tact.	Opé.	Exe.	
ACTEOS	●	○	●	●	●	●	●	●	NC
AGROSTAR	●	○	○	○	○	●	●	○	NC mais ASP
A-SIS	●	○	●	●	●	○	●	○	40 K€
DDS Logistics	●	○	●	●	●	●	●	●	200 € utilisateur/mois 50 K€ commissionnaire 100 K€ chargeurs
ELIT	●	●	●	○ (route, intermodal)	●	●	●	●	NC
FOUR SOFT	Possible	●	●	●	●	●	●	●	Env. 100 K€
GEOCONCEPT	●	●	○	● (route, fer, intermodal)	○	●	●	○	20 €/mois/ véhicule
GFI Informatique	●	●	●	○ (route)	○	○	●	●	70 K€
GOLS Solutions	●	●	○	● (route, fer, intermodal)	●	●	●	●	NC
I2 Technologies	○	●	●	●	●	●	●	●	NC
IER	●	●	○	○ (route)	○	●	●	●	NC
INFFLUX	○	●	●	●	○	●	●	●	30 – 50 K€
INFOLOG Solutions	●	●	●	●	●	●	●	●	75 K€
INNETIS	○	●	○	● (air, mer, route, inter)	●	●	●	●	NC
ITEM Informatique	●	●	●	● sauf intermodal	●	●	●	●	25 K€
MANUGISTICS	●	●	●	●	●	●	●	●	NC mais ASP
MICROTRANS	●	○	○	●	●	●	●	○	70 K€
OPTILOGISTIC	●	○	○	○ (route)	●	●	●	○	50 à 150 K€
ORACLE	●	●	●	●	●	●	●	●	500 à 1000 K€
ORTEC	●	●	○	●	●	●	●	●	20 K€ plusieurs centaines de K€
REDPRAIRIE	●	●	●	●	●	●	●	●	400 K\$ à 1000 K€
ROUTING International	●	●	○	○ (route)	●	●	●	●	NC mais ASP
SAGE C2G	●	●	●	● (fleuve, rail, route)	●	●	●	●	25 K€
SAP	●	●	○	●	●	●	●	●	NC et pas ASP
SEXTANT Informatique	●	●	●	● (fleuve, route, inter)	●	●	●	●	75 K€
SSA Global	NC	NC	NC	●	●	●	●	●	NC
TRANSEPT Informatique	●	●	●	●	●	●	●	●	60 K€

● Oui - ○ Non - ● Partiel

Pour en savoir plus, consulter les fiches détaillées en ligne et téléchargeables gratuitement

retrouvez-nous sur
SupplyChainMagazine.fr